Die Tarifpolitik der Reichsbahn und ihre Auswirkungen auf die Industrie.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Würde eines Doktors der Staatswissenschaften der Hohen Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät

der

Vereinigten Friedrichs-Universität Halle-Wittenberg

R. UNIV. BIBLIOTHEEK LEIDEN

vorgelegt von

Richard Pindt
aus Wünsdorf bei Berlin

Referent: Professor Dr. Wolff.

Auszug.

Halle an der Saale 1925.

Otto Thiele, Buchdruckerei und Verlag, Halle-Saale.

Die lebhaften Klagen des Handels und der Industrie über erhebliche Belastung der Warenpreise durch die Eisenbahnfrachten führten zur Untersuchung, ob die Argumente der beteiligten Kreise berechtigt seien, und welche Mittel und Wege seitens der Reichseisenbahnverwaltung anzuwenden sind, um diese Übelstände zu beseitigen. Es werden nacheinander geschildert: Aufgaben und Einfluß der Eisenbahntarife auf das Wirtschaftsleben, Grundsätze der Tarifbildung und Tarifsysteme, Tarife in der Nachkriegszeit, Anteil der Eisenbahnfracht an der Höhe der Kohlenpreise, Auswirkungen der Tarifpolitik auf die Eisen- und Stahlwarenindustrie, die Organisation der Reichsbahn nach dem Sachverständigen-Gutachten und die zukünftigen Aufgaben auf dem Gebiete der Tarifpolitik.

Es muß Aufgabe einer nationalen Verkehrspolitik sein, in Übereinstimmung mit den übrigen Maßnahmen der staatlichen Wirtschaftspolitik den Bedürfnissen der eigenen Volkswirtschaft durch billige Tarife Rechnung zu tragen. Der Tarifaufbau hat nach bestimmt festgelegten Grundsätzen und Richtlinien zu erfolgen. Die Gestaltung der Tarife, insbesondere der Gütertarife, übt bei gleichmäßiger Wirtschaftsentwicklung einen hervorragenden Einfluß auf das Gedeihen fast aller Wirtschaftszweige, das Wirtschaftsleben der einzelnen Länder und die Stellung der deutschen Volkswirtschaft gegenüber dem Auslande aus. Charakter und Zweck des Eisenbahnunternehmens werden bestimmen, inwieweit bei Festsetzung der Tarife solche Wirkungen berücksichtigt werden sollen. Ein auf Erwerb gerichtetes Privatunternehmen wird danach trachten, seine Tarife in erster Linie unter den Gesichtspunkt größter Gewinnerzielung zu stellen. Ein staatliches Unternehmen wird dagegen in seiner Tarifpolitik die Wirkung anstreben, die den allgemeinen Aufgaben des Staates, also der Förderung des Gemeinwohls, und den zur Erreichung dieses Zieles von der Regierung gezogenen politischen, volkswirtschaftlichen und sozialen Richtlinien entspricht.

Die Wirkung einer richtigen Tarifpolitik bleibt naturgemäß nicht auf ein Land beschränkt. Der Verkehr verdichtet sich durch die Transportmittel der einzelnen Länder, faßt mehrere von ihnen zu einheitlichen Verkehrs- und Wirtschaftgebieten zusammen und setzt an Stelle der nationalen Verbindung ohne Rücksicht auf staatliche Grenzen die bedingte Wechselbeziehung der Wirtschaften und schließlich die die ganze Erde umfassende Weltwirtschaft. Für alle Plätze wird das Verhältnis der internationalen Gesamtmasse von Angebot und Nachfrage zueinander zur Grundbedingung der Preisbewegung. Das Wirtschaftsleben wird durch die Masse, die Großorganisation und den Weltmarkt bestimmt, wenn der planmäßig ineinander greifende Großbetrieb des Verkehrs zur Herrschaft gelangt.

Nachdem die Aufgaben und der Einfluß der Eisenbahntarife auf das Wirtschaftsleben und die Erweiterung der Absatzfähigkeit der Güter durch die Eisenbahnen vorgetragen sind, werden die Grundlagen der Tarifbildung und die einzelnen Tarifsysteme erörtert.

Die tarifbestimmenden Gründe liegen bei den Eisenbahnfrachten auf zwei Gebieten: einmal können die Selbstkosten der Bahn, zum anderen der Wert ihrer Leistung für den Benutzer maßgebend sein. Ihre Höhe wird von verschiedenen Umständen beeinflußt, die wieder je nach dem Zweck, den ein Tarif verfolgt, mehr oder weniger in den Vordergrund treten, und die Bemessung der Tarife findet ihre natürliche Grenze nach unten wie nach oben.

Die Wirtschaftlichkeit jedes Eisenbahnunternehmens schreibt den Mindestsatz der Beförderungspreise vor, indem diese die Selbstkosten nicht unterbieten dürfen; sie begrenzt andererseits die Beförderungspreise nach oben, denn das Gut kann wegen seines Wertes und seiner Absatzfähigkeit nur eine bestimmte Fracht tragen. Die Wirtschaftlichkeit des Ganzen, die Volkswirtschaft, erzwingt durch den Staat die Festsetzung angemessener Tarife.

Die Arbeitsleistung, die die Eisenbahn bei der Beförderung der Güter verrichtet, ist naturgemäß eine verschiedene und wirkt sich dementsprechend auch in der Höhe der Selbstkosten aus. Im wesentlichen wird die Arbeitsleistung durch die vom Gute zurückzulegende Entfernung beeinflußt, dagegen sind auch Gewicht, Menge, besondere Eigenschaften und Beförderungsarten des Gutes Faktoren, die den Leistungsaufwand und damit die Selbstkosten der Eisenbahn beeinflussen. Die Gesichtspunkte, die für die Tarifbildung im Güterverkehr maßgebend sind, haben zu verschiedenen Tarifsystemen geführt. Man unterscheidet das Wagenraum-, das Wert- und das gemischte System. Da sich sowohl das Wagenraum- wie auch das Wertsystem in ihrer reinen Form nicht durchführen ließen, ist Deutschland in seiner Tarifgestaltung durch Einführung des Reformtarifs im Jahre 1877 zum gemischten System übergegangen. Bei ihm sind aus jedem der beiden Systeme so erhebliche Bestandteile übernommen worden, daß man von vorwiegenden Einflüssen des einen oder anderen nicht mehr gut sprechen kann.

Unter den unsicheren wirtschaftlichen Verhältnissen der Kriegs- und Nachkriegszeit war es nicht möglich, die Tarifsätze der Reichsbahn in Markwährung dauernd festzulegen. Ebenso unmöglich war es, die zur Ausgleichung der Frachteinnahmen an die fortschreitende Geldentwertung erforderlichen Tarifänderungen jeweils für längere Zeit im voraus zu bestimmen. Erst verhältnismäßig spät, am 20. August 1923, ging die Reichsbahn insofern zu einem wertbeständigen Tarif über, als sie zu diesem Zeitpunkt den Grundtarif einführte, der sich an den Kurs des Schweizer Franken anlehnte. Wenn auch die Tarife am 18. September 1923 verdoppelt wurden und eine große Steigerung gegenüber der Vorkriegszeit aufwiesen, so war das Verhältnis der Eisenbahnfrachten zu den Warenpreisen in Anbetracht der weitaus stärkeren Erhöhung derselben ein viel kleineres, und die erhöhten Tarifgrundzahlen brachten der Reichsbahn nicht die erhofften Mehreinnahmen. So sah sich die Reichsbahn genötigt, mit Einführung der Rentenmark am 15. November 1923 zum Goldmarktarif überzugehen. Nachdem die Devisenkurse jetzt nicht mehr großen Schwankungen ausgesetzt waren, konnten sich die Goldmarktarife voll auswirken. Dabei zeigte sich, daß der Frachtenindex noch mehr gestiegen war als der Großhandelsindex; so daß verschiedene Güter bis zu 300% höher belastet waren als in der Vorkriegszeit. Die Rücksicht auf die Ernährungslage und der allgemeine Preisabbau, der nach der Markstabiliserung eintrat, zwangen die Reichsbahn, die Tarifsätze zu ermäßigen, und zwar wurden sie im Laufe des Jahres 1924 insgesamt um 28% herabgesetzt.

Während zur Zeit der Inflation der Anteil der Fracht am Preise der Güter nur einen geringen Teil ausmachte, wurde mit Einführung des Goldmarktarifes die Ware wesentlich mehr belastet. Besonders machte sich dieser Übergang bei den schlechteren Kohlenarten bemerkbar. Alle deutschen Kohlenarten werden von der Reichsbahn nach dem Ausnahmetarif 6 befördert, der gegenüber den normalen Tarifklassen ermäßigt ist. Dieser Ausnahmetarif nimmt indessen keine Rücksicht auf die Güte der einzelnen Kohlenarten, obwohl in den Eisenbahntarifen die Wertigkeit des Gutes eine ausschlaggebende Rolle spielt. Obgleich Rohbraunkohle nur 2200—2700 Wärmeeinheiten besitzt, wird sie doch zu denselben Tarifsätzen befördert wie die hochwertige Steinkohle mit 7000—8000 Wärmeeinheiten. Die Folge hiervon ist eine außergewöhnliche Belastung des Braunkohlenverbrauchers, die sich in einem un-

verhältnismäßig hohen Anteil der Fracht am Preise im Gegensatz zur Steinkohle ausdrückt. Nach dem Stande des Tarifs vom 18. September 1924 bezahlte der Bezieher von Steinkohle bei einer Entfernung von 10 km im Preise für 1 t einen Frachtanteil von 8,5%, der Bezieher von Rohbraunkohle dagegen von 45,1%, bei einer Entfernung von 100 km 24,8% und 132%. Die Fracht ist in diesem Falle schon weit höher als der Brennstoff selbst. Bei einer Entfernung von 300 km erreicht der Frachtanteil bei der Steinkohle eine Höhe von 61,2%, bei der Braunkohle eine solche von 326%. Der Frachtanteil ist also in diesem Falle bei der Rohbraunkohle etwa fünfmal so hoch als bei der Steinkohle. Die wesentlich höhere Belastung der Braunkohle hat den Absatzradius derselben stark eingeengt, und es ist deshalb wirtschaftlicher, an den Fundstätten Großkraftwerke zu errichten und die elektrische Energie durch den Draht zu versenden, oder die Rohbraunkohle zu brikettieren und nur das hochwertige Erzeugnis zu versenden.

In ähnlichem Maße zeigt sich die Verteuerung durch die Frachttarife bei den Erzeugnissen der Eisen- und Stahlwarenindustrie. Am 1. Dezember 1920 ist ein neuer Gütertarif eingeführt worden, durch den die alten Grundsätze, die seit dem Jahre 1877 den Gütertarif beherrscht hatten, erheblich abgeändert worden sind. Während in dem alten Tarif nur 4 Tarifklassen vorhanden waren, sind mit Einführung des neuen Tarifs 6 Klassen mit 3 Nebenklassen entstanden. Diese neue Einteilung bewirkte auch eine andere Einstufung der Güter. Bei dieser Umtarifierung sind die meisten Eisen- und Stahlwaren in die höchste Klasse A versetzt worden. In der Hauptsache haben wir es also bei den Erzeugnissen der Eisen- und Stahlwarenindustrie mit den Frachten der höchsten Klasse zu tun. Die neuen Frachtsätze betragen im allgemeinen bei den genannten Waren 150—175%, für Maschinen 220% und für Maschinenausfuhr sogar 350—450% der Vorkriegsfrachten. Diese Erhöhung der Frachten wirkt sich im Preise der Güter aus. Trotz der Steigerung der Warenpreise in der Nachkriegszeit betragen die Frachtanteile oft ein Zweifaches von denen der Vorkriegszeit, bei den Gütern, die zur Ausfuhr bestimmt sind, sogar das Drei- bis Fünffache. Die Folge davon ist eine starke Verminderung des Absatzradius unserer Industrie zugunsten der ausländischen Konkurrenz, die mit großem Erfolg bestrebt ist, die deutsche Industrie nicht nur auf dem Auslands-, sondern auch auf dem Inlandsmarkt zu verdrängen. Die hohen Frachtanteile am Verkaufspreis der Güter führen somit dem billiger als Deutschland produzierenden Auslande auf Kosten der deutschen Verbraucher beträchtliche Gewinnquoten zu.

Nach einer Betrachtung über die Auswirkung der Tarifpolitik auf die Kohlen-, Eisen- und Stahlwarenindustrie, die durch umfassendes Zahlenmaterial unterstützt wird, und der Binnen- und Seehafenausnahmetarife, wird abschließend die Organisation der Reichsbahn, wie sie sich nach dem Sachverständigen-Gutachten gestaltet, und der Aufgabenkreis auf dem Gebiete der Tarifpolitik geschildert.

Durch die Annahme des Sachverständigen-Gutachtens sind der Reichsbahn hohe finanzielle Lasten auferlegt worden; sie ist von einem reinen Staatsunternehmen zu einem selbständigen Privatunternehmen „Deutsche Reichsbahn“ durch Gesetz vom 30. August 1924 umgewandelt worden, das nicht nur unter deutscher, sondern auch unter ausländischer Kontrolle steht, und in der Hauptsache große Gewinne erzielen soll. Dies entspricht aber nicht dem ökonomischen Charakter der Eisenbahn, die als Mittel des volkswirtschaftlichen Produktionsprozesses gerade nicht auf große Gewinne zielen soll. Den Eisenbahnverkehr seiner volkswirtschaftlichen Aufgabe wieder zuzuführen, ist eine der wesentlichsten Voraussetzungen der Wiedergesundung des deutschen Wirtschaftslebens.